Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 17.

(Nr. 5364.) Gesetz, betreffend die Ermäßigung der Bergwerksabgaben. Vom 22. Mai 1861.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc.
verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages, für den ganzen Umfang der Monarchie, mit Ausschluß der auf der linken Rheinseite belegenen Landestheile, was folgt:

§. 1.

Der Zwanzigste vom Ertrage der Bergwerke soll, soweit er nach den bestehenden Gesetzen in Geld oder in natura zu den Staatskassen fließt, mit dem 1. Januar 1862. um ein Fünftheil und sodann vom 1. Januar jedes Jahres ab, in dessen Vorjahr diese Abgabe mit Hinzurechnung der Aufsichtssteuer (§. 8. des Gesetzes vom 12. Mai 1851.) die Summe von Einer Million Thalern erreicht hat, um ein ferneres Fünftheil ermäßigt werden, bis er auf zwei Fünftheile seines gegenwärtigen Betrages oder zwei vom Hundert des Ertrages herabgesetzt ist.

Die nach dem 1. Januar 1862. eintretenden Ermäßigungen werden durch Königliche Verordnung verkündet.

§. 2.

Bei Feststellung und Erhebung der in §. 1. bezeichneten Abgabe findet das nämliche Verfahren statt, wie bei der Ermittelung des Zwanzigsten, nach Maaßgabe des Gesetzes vom 12. Mai 1851.

§. 3.

Mit der Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes wird der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beauftragt.

Ausgegeben zu Berlin den 30. Mai 1861.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 22. Mai 1861.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenzollern-Sigmaringen. v. Auerswald. v. d. Heydt. v. Schleinitz. v. Patow. Gr. v. Pückler. v. Bethmann-Hollweg. Gr. v. Schwerin. v. Roon. v. Bernuth.

(Nr. 5365.) Gesetz, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Altenbeken an der Westphälischen Eisenbahn über Höxter bis zur Landesgrenze bei Holzminden, desgleichen die Deckung des Mehrbedarfs für die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn. Vom 22. Mai 1861.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt, eine Eisenbahn von Altenbeken an der Westphälischen Eisenbahn über Höxter bis zur Landesgrenze bei Holzminden im Anschluß an eine, Braunschweigischerseits von da nach Kreiensen herzustellende Eisenbahn für Rechnung des Staats auszuführen.

§. 2.

Der für diese Eisenbahn (§. 1.) erforderliche Geldbedarf ist bis zur Höhe des veranschlagten Betrages von 4,800,000 Thalern durch eine verzinsliche Anleihe zu beschaffen, welche vom Jahre 1861. an, nach Maaßgabe der für die einzelnen Baujahre erforderlichen Geldmittel, allmälig zu realisiren ist.

§. 3.

Von dem auf die vollständige Eröffnung des Betriebes der Bahn folgenden Jahre ab ist die Anleihe jährlich mit mindestens Einem Prozent zu tilgen.

§. 4.

§. 4.

Die zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe erforderlichen Beträge sind, soweit sie nicht durch die Ueberschüsse der Staats-Eisenbahnverwaltung gedeckt werden können, aus dem Eisenbahnfonds zu entnehmen.

§. 5.

Die Verwaltung der aufzunehmenden Anleihe wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen. Wegen Verwendung der durch allmälige Abtragung des Schuldkapitals ersparten Zinsen, wegen Verjährung der Zinsen, wegen Abführung der zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge an die Hauptverwaltung der Staatsschulden, sowie wegen des Verfahrens Behufs der Tilgung finden die Bestimmungen der §§. 3. 4. und 5. des Gesetzes vom 23. März 1852., betreffend die Ueberweisung der in Gemäßheit des Gesetzes vom 7. Dezember 1849. aufzunehmenden Anleihe an die Hauptverwaltung der Staatsschulden, sowie die Tilgung dieser Anleihe (Gesetz-Sammlung für 1852. S. 75.), Anwendung. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, den nach vorstehenden Bestimmungen zu berechnenden Tilgungsfonds zu verstärken, wogegen derselbe niemals verringert werden darf.

§. 6.

Der Handelsminister ist ermächtigt, den Mehrbedarf für die Vollendung der Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn im Betrage von 206,000 Thalern aus den Ersparnissen an der Bausumme für die Königsberg-Eydtkuhner Eisenbahn zu entnehmen.

§. 7.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Finanzminister übertragen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 22. Mai 1861.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenzollern-Sigmaringen. v. Auerswald. v. d. Heydt. v. Schleinitz. v. Patow. Gr. v. Pückler. v. Bethmann-Hollweg. Gr. v. Schwerin. v. Roon. v. Bernuth.

(Nr. 5366.) Vertrag zwischen Preußen und Braunschweig wegen der Herstellung einer Eisenbahn von Altenbeken nach Kreiensen. Vom 23. Februar 1861.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben, zur Erleichterung der Verkehrsbeziehungen zwischen Ihren Staaten, beschlossen, die bestehenden Eisenbahnverbindungen zu erweitern und zur Feststellung der desfallsigen Vereinbarung Bevollmächtigte zu ernennen, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Legationsrath Alexander Max Philipsborn, Ritter des Rothen Adlerordens II. Klasse, Kommandeur erster Klasse des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrichs des Löwen ꝛc.,

und

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Ministerial-Direktor August Ludwig Freiherr v. d. Reck, Ritter des Rothen Adlerordens II. Klasse;

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Finanz-Direktor und Geheimen Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amsberg, Kommandeur I. Klasse des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrichs des Löwen, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens II. Klasse mit dem Stern ꝛc.,

von welchen Bevollmächtigten nach vorheriger Auswechselung der ihnen ertheilten Allerhöchsten und Höchsten Vollmachten die nachstehenden Artikel verabredet und unter Vorbehalt der Ratifikation festgestellt sind.

Artikel 1.

Die kontrahirenden hohen Staatsregierungen sind übereingekommen, die westlich und östlich des Weserflusses belegenen Königlich Preußischen und Herzoglich Braunschweigischen Gebietstheile durch eine Eisenbahn in Verbindung zu setzen.

Artikel 2.

Diese Eisenbahn wird

A. im Königlich Preußischen Gebiete

ihren Anfang nehmen: in der Nähe des an der Königlich Preußisch Westphälischen Staatseisenbahn belegenen Ortes Altenbeken, in ihrer Fortsetzung die

die Städte Driburg, Brakel und Höxter berühren und sich bis an die beiderseitige, unweit des Weserflusses befindliche Landesgrenze erstrecken; dagegen

B. im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete

beginnen: an dem bei dem Orte Kreiensen belegenen Endpunkte der Herzoglich Braunschweigischen Südeisenbahn, sodann die Städte Stadt Oldendorf und Holzminden berühren und sich gleichfalls bis an die beiderseitige Landesgrenze in der Nähe des Weserflusses ausdehnen.

Artikel 3.

Der Anschluß der im Art. 2. gedachten Eisenbahnlinien findet auf dem beiderseitigen Grenzpunkte in dem Maaße statt, daß damit eine unbehinderte vollständige Durchführung aller Eisenbahntransporte zu bewirken ist.

Der Uebergang über den Weserfluß soll durch eine feststehende Brücke hergestellt werden.

Artikel 4.

Ueber den Verbindungspunkt beider Eisenbahnstrecken wird zwischen den kontrahirenden hohen Regierungen auf Grund der bereits stattgefundenen technischen Untersuchungen die definitive Festsetzung baldigst getroffen werden.

Artikel 5.

Eine jede der beiden hohen Regierungen wird die in Ihr Gebiet fallende Strecke der im Art. 2. bezeichneten Eisenbahn auf Staatskosten zur Ausführung bringen lassen.

Artikel 6.

Ob die neu zu erbauende Bahn sofort mit zwei oder nur mit einem Geleise zu versehen sei, hängt von dem Ermessen einer jeden Regierung für die Strecke innerhalb Ihres Gebietes ab.

Man ist jedoch einverstanden, daß das für die Anlegung von zwei Geleisen erforderliche Grundeigenthum sofort anzukaufen und zur Verfügung bereit zu halten sei.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die hohen Regierungen Sich über die Herstellung des zweiten Geleises weiter verständigen.

Artikel 7.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind.

Dabei wird dieselbe in allen Theilen eine solche Einrichtung erhalten, daß

daß Personen, Güter und alle sonstigen Gegenstände, welche mittelst der Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Gefahr und Nachtheil transportirt werden können.

Artikel 8.

Für den Betriebswechsel ist einer der neben den Städten Höxter und Holzminden zu errichtenden Bahnhöfe ausersehen.

Diejenige Regierung, welche den Betrieb über Ihr Landesgebiet hinaus bis zu dem im anderen Gebiete belegenen Grenzbahnhofe übernimmt, wird die andere Regierung rücksichtlich der Kosten, welche diese letztere auf die Erbauung der Bahnstrecke bis zur Landesgrenze verwendet hat, entweder durch angemessene Verzinsung des Anlagekapitals oder durch Auslieferung eines angemessenen Antheils an dem Betriebsertrage zwischen den oben genannten Städten entschädigen.

Nach Maaßgabe dieser Verabredungen wird baldthunlichst eine besondere Unterhandlung sowohl über die Wahl des Grenzbahnhofes, als über die von der einen an die andere Regierung zu leistende Entschädigung eingeleitet werden.

Im Fall eine Einigung über die Wahl von Hörter oder Holzminden nicht zu erzielen sein möchte, soll der Betriebswechsel auf einem, an der beiderseitigen Landesgrenze auf gemeinsame Kosten zu erbauenden und zu unterhaltenden Bahnhofe stattfinden.

Artikel 9.

Da die baldige Ausführung und Vollendung der beiderseitigen Bahnstrecken dem gemeinsamen Interesse entspricht, so wollen die hohen Regierungen die erforderlichen Vorkehrungen unverweilt beginnen und so bald als thunlich den Bau in Angriff nehmen und beschleunigen lassen.

Als der späteste Zeitpunkt, zu welchem der Bahnbau mit den Nebenanlagen zu vollenden und der durchgehende Betrieb zu eröffnen ist, wird der Schluß des Jahres 1865. angenommen. Die kontrahirenden hohen Regierungen werden Sich jedoch bestreben, die Bahn wo möglich schon bis zum Schlusse des Jahres 1864. fahrbar herzustellen.

Artikel 10.

Zeitig vor Vollendung der Bahn wird die nähere Verständigung über die Art und Zahl der einzurichtenden Züge stattfinden.

Im Voraus ist jedoch verabredet, daß mindestens

a) ein durchgehender Personen-Schnellzug mit einer Fahrzeit von höchstens 9 Minuten auf die Meile, ausschließlich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen,
b) ein durchgehender gewöhnlicher Personenzug mit einer Fahrzeit von höchstens 14 Minuten auf die Meile, ausschließlich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen,
c) ein durchgehender Zug zur Beförderung von Gütern

jeden

jeden Tag die gesammte Strecke zwischen den Anfangs- und Endpunkten (Altenbeken und Kreiensen) in beiden Richtungen durchlaufen sollen.

Die Aufenthalte der Züge, insbesondere der unter a. und b. genannten Personenzüge auf den Stationen, dürfen nicht länger sein, als es der Dienst erfordert.

Die vorbezeichneten drei Züge sollen zwischen Berlin und dem Rheine in beiden Richtungen durchgehen, und zwar entweder vermittelst Anschlusses an die auf der Route über Braunschweig und Minden bestehenden durchgehenden Züge, oder vermittelst Einlegung besonderer Züge.

Artikel 11.

Beide hohe Regierungen verzichten darauf, den Betrieb auf der betreffenden Bahnstrecke Ihres Gebiets jemals einzustellen oder zu unterbrechen. In solchen Fällen, wo in Folge von kriegerischen, oder Elementar-, oder anderen Ereignissen die Bahn unfahrbar und der Betrieb dadurch zeitweise unterbrochen werden sollte, wollen Sie unverzüglich die geeigneten Maaßregeln ergreifen, damit die Fahrbarkeit der Bahn und der regelmäßige Betrieb in möglichst kurzer Frist wieder hergestellt werde.

Artikel 12.

Ueber die demnächst auf der neuen Bahn einzuführenden Tarifsätze für die aus dem einen in das andere Gebiet übergehenden Transporte werden die beiden hohen Regierungen Sich seiner Zeit verständigen.

Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll bei Feststellung der Beförderungspreise und der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 13.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird den Preußischen Brief-, Geld- und Packetsendungen jeglicher Art, welche den bestehenden Gesetzen gemäß von der Königlich Preußischen Postverwaltung befördert werden, auf der Eisenbahnlinie zwischen Oschersleben und Höxter den ungehinderten Transit durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet in derselben Beschaffenheit, wie solche auf den beiderseitigen Grenzen ankommen, gestatten.

Dieselbe sichert der Königlich Preußischen Postverwaltung bei diesem Transit in Ihrem Landesgebiete auf der in Rede stehenden Eisenbahnlinie schnelle und sichere Beförderung aller Preußischen Postsendungen in demselben Maaße zu, wie solche den Herzoglich Braunschweigischen Postsendungen von der eigenen Bahnverwaltung gewährt werden muß.

 Die

Die Königlich Preußische Postverwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahnlinie zwischen Oschersleben und Höxter zur Beförderung Preußischer Postsendungen benutzt wird, an die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postverwaltung für obige Zugeständnisse eine näher zu vereinbarende Vergütung, von welcher die Erfüllung solcher Zugeständnisse abhängig gemacht wird, gewähren.

Artikel 14.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratifikationen vorgelegt werden, deren Auswechselung längstens binnen vierzehn Tagen stattfinden wird.

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 23. Februar 1861.

(L. S.) Alexander Max Philipsborn.
(L. S.) August Ludwig Freiherr von der Reck.
(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden zu Berlin bewirkt worden.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. Decker).